

**Nr. 226 Bekanntmachung des
Rundschreibens des Schiffssicherheitsausschusses
MSC.321 (89) „Annahme von Änderungen der Überarbeiteten Empfehlungen zur Prüfung von Rettungsmitteln (Entschließung.81(70))“**

Hamburg, den 12. Oktober 2011
Az.: 11-3-0

Durch die Dienststelle Schiffssicherheit der BG Verkehr wird hiermit die Entschließung des Schiffssicherheitsausschusses Entschließung MSC.321 (89), Annahme von Änderungen der Überarbeiteten Empfehlung zur Prüfung von Rettungsmitteln (Entschließung.81(70)) in der zuletzt geänderten Fassung, in deutscher Sprache amtlich bekannt gemacht.

Berufsgenossenschaft für Transport
und Verkehrswirtschaft
Dienststelle Schiffssicherheit
U. Schmidt
Dienststellenleiter

**Entschließung MSC.321(89)
(angenommen am 20. Mai 2011)**

**ANNAHME VON ÄNDERUNGEN DER ÜBERARBEITETEN EMPFEHLUNG ZUR PRÜFUNG VON RETTUNGSMITTELN (ENTSCHLIESSUNG MSC.81(70))
IN DER ZULETZT GEÄNDERTEN FASSUNG**

Der Schiffssicherheitsausschuss –

Gestützt auf Artikels 28 Buchstabe b des Übereinkommens über die Internationale Seeschiffahrts-Organisation betreffend die Aufgaben des Ausschusses,

sowie in Anbetracht der Entschließung A.689(17) mit dem Titel „Prüfung von Rettungsmitteln“, mit der die Versammlung auf ihrer siebzehnten Tagung die Empfehlung zur Prüfung von Rettungsmitteln angenommen hatte,

ferner in Anbetracht dessen, dass die Versammlung bei der Annahme der Entschließung A.689(17) den Ausschuss ermächtigt hatte, die Empfehlung zur Prüfung von Rettungsmitteln ständig auf Änderungs- und Ergänzungsbedarf hin zu überprüfen und gegebenenfalls über Änderungen dieser Empfehlung zu beschließen,

im Hinblick auf Entschließung MSC.81(70), mit welcher der Schiffssicherheitsausschuss auf seiner siebzehnten Tagung die Überarbeitete Empfehlung zur Prüfung von Rettungsmitteln angenommen hatte, genauere Bestimmungen für die Prüfung von Rettungsmitteln auf der Grundlage der Vorschriften des Internationalen Rettungsmittel-Codes (LSA-Code) einzuführen,

in der Erkenntnis der Notwendigkeit, die entsprechenden Vorschriften der Überarbeiteten Empfehlung zur Prüfung von Rettungsmitteln zusammen mit den zugehörigen Änderungen des LSA-Codes, die mit Entschließung MSC.320(89) angenommen wurden, sachgemäß anzupassen,

nach der auf seiner neunundachtzigsten Tagung erfolgten Prüfung der vorgeschlagenen Änderungen der Überarbeiteten Empfehlung über die Prüfung von Rettungsmitteln, die der Unterausschuss „Schiffsentwurf und Ausrüstung“ auf seiner fünfundfünfzigsten Tagung erarbeitet hatte –

1. nimmt die Änderungen der Überarbeiteten Empfehlung zur Prüfung von Rettungsmitteln (Entschließung MSC.81(70)) an, deren Wortlaut in der Anlage zu dieser Entschließung wiedergegeben ist;
2. empfiehlt allen Regierungen, die anliegenden Änderungen bei der Prüfung von Rettungsmitteln anzuwenden.

Anlage

**ÄNDERUNGEN DER ÜBERARBEITETEN EMPFEHLUNG ZUR PRÜFUNG VON RETTUNGSMITTELN
(ENTSCHLIESSUNG MSC.81(70))
IN DER ZULETZT GEÄNDERTEN FASSUNG**

Teil 1

Überprüfungen der Prototypen von Rettungsmitteln

- 1 Die bisherigen Absätze 6.9.3 und 6.9.4 werden durch die folgenden Absätze ersetzt:
 - „6.9.3 Mit gelöstem Betätigungsmechanismus soll nachgewiesen werden, dass der bewegliche Teil des Hakens geschlossen bleibt, wenn das Rettungsboot mit voller Besetzung und vollständiger Ausrüstung mit einer Geschwindigkeit von 5 Knoten geschleppt wird. Ferner soll mit befestigtem Betätigungsmechanismus nachgewiesen werden, dass das Rettungsboot, wenn es mit voller Besetzung und vollständiger Ausrüstung mit einer Geschwindigkeit von 5 Knoten geschleppt wird, ausgeklinkt werden kann. Beide vorstehenden Möglichkeiten sollen wie folgt nachgewiesen werden:
 - .1 Eine Kraft, welche 25 % der zulässigen Nutzlast des Hakens entspricht, soll in einem Winkel von 45° zur Vertikalen in Längsrichtung des Bootes auf den Haken einwirken. Diese Prüfung soll sowohl achteraus als auch voraus durchgeführt werden;
 - .2 eine Kraft, welche der zulässigen Nutzlast des Hakens entspricht, soll in einem Winkel von 20 Grad zur Vertikalen querschiffs auf den Haken einwirken. Diese Prüfung soll nach beiden Seiten hin durchgeführt werden; und
 - .3 eine Kraft, die der zulässigen Nutzlast des Hakens entspricht, soll in einer Richtung auf halber Strecke zwischen den Positionen der Prüfungen nach Punkt .1 und .2 (d. h. in einem Winkel von 45° zur Längsachse des Bootes in der Draufsicht) in einem Winkel von 33° zur Vertikalen auf den Haken einwirken. Diese Prüfung soll in vier Positionen durchgeführt werden.

Es darf zu keiner Beschädigung des Hakens als Folge dieser Prüfung kommen.

6.9.4 Ein Auslösemechanismus soll wie folgt vorbereitet und geprüft werden:

- .1 Das Auslöse- und Wiedereinholssystem des Rettungsbootes und das mit dem System verbundene längste verwendete Verbindungsseil/glied soll entsprechend den Anweisungen des Herstellers der Originalausrüstung montiert und ausgerichtet und danach mit 100 % seiner zulässigen Nutzlast belastet und entlastet werden. Belastung und Entlastung sollen 50 mal wiederholt werden. Während der 50 Entlastungen soll sich das Auslöse- und Wiedereinholssystem des Rettungsbootes gleichzeitig von jedem Läufer, mit dem es verbunden ist, lösen, ohne zu haken und ohne dass irgendein Teil des Auslöse- und Wiedereinholsystems des Rettungsbootes beschädigt wird. Das System soll als „nicht bestanden“ angesehen werden, wenn während der Vorbereitung ein Ausfall bzw. eine Störung auftritt oder eine unbeabsichtigte Auslösung erfolgt, wenn die Last angebracht wird, aber das System noch nicht betätigt worden ist;
- .2 Das Auslöse- und Wiedereinholssystem des Rettungsbootes soll danach auseinander genommen werden, die Teile sollen geprüft und Abnutzungen aufgezeichnet werden. Danach soll das Auslöse- und Wiedereinholsystem wieder zusammengebaut werden;
- .3 die Hakeneinheit soll dann, während sie vom Bedienungsmechanismus getrennt ist, bei einer nominellen Zeitdauer von 10 s pro Zyklus 10 mal mit einer zyklischen Belastung von Null bis 1,1 mal der zulässigen Nutzlast geprüft werden, sofern der Auslösemechanismus nicht speziell dafür ausgelegt worden ist, als Haken ohne Belastung (off-load) mit einer Auslösemöglichkeit bei Belastung unter Verwendung des Bootsgewichtes zum Schließen des Hakens eingesetzt zu werden; in diesem Fall soll die zyklische Belastung höchstens 1 % bis 1,1 mal der zulässigen Nutzlast betragen. Bei Nocken-Bauarten soll die Prüfung mit einer anfänglichen Nocken-Drehung von 0° (vollständige Verschlussstellung) durchgeführt und bei 45° in jeder Richtung oder 45° nach einer Seite bei Einschränkungen durch die Konstruktion wiederholt werden. Der Probhaken soll während der Prüfung geschlossen bleiben. Das System soll als „nicht bestanden“ angesehen werden, wenn während dieser Prüfung ein Ausfall bzw. eine Störung auftritt oder eine unbeabsichtigte Auslösung oder Öffnen erfolgt; und
- .4 danach sollen Seil und Betätigungsmechanismus wieder an der Hakeneinheit befestigt werden; und das Auslöse- und Wieder-

einholssystem des Rettungsbootes soll danach den Nachweis erbringen, dass es unter seiner zulässigen Nutzlast zufriedenstellend funktioniert. Die Auslösekraft soll mindestens 100 N und nicht mehr als 300 N betragen; wenn ein Seil verwendet wird, soll es die größte vom Hersteller angegebene Länge haben und auf die gleiche Weise befestigt sein, wie es im Rettungsboot befestigt werden würde. Die Erprobung soll nachweisen, dass alle Sperren, Sichtanzeiger und Griffe noch funktionieren und entsprechend den Betriebs- und Sicherheitsanweisungen des Herstellers der Originalausrüstung richtig positioniert sind. Der Auslösemechanismus hat die Prüfung nach Absatz 6.9.4 bestanden, wenn die Prüfungen erfolgreich durchgeführt worden sind. Das System soll als „nicht bestanden“ angesehen werden, wenn während dieser Prüfung ein Ausfall bzw. eine Störung auftritt oder eine unbeabsichtigte Auslösung oder Öffnung erfolgt.

6.9.5 Ein zweiter Auslösemechanismus soll wie folgt geprüft werden:

- .1 Die Auslösekraft des Auslösemechanismus, belastet mit 100 % seiner zulässigen Nutzlast, soll gemessen werden. Die Auslösekraft soll mindestens 100 N und nicht mehr als 300 N betragen. Wenn ein Seil verwendet wird, soll es die größte vom Hersteller angegebene Länge haben und auf die gleiche Weise befestigt sein, wie es in einem Rettungsboot befestigt werden würde. Die Erprobung soll nachweisen, dass alle Sperren, Sichtanzeiger und Griffe noch funktionieren und entsprechend den Betriebs- und Sicherheitsanweisungen des Herstellers der Originalausrüstung richtig positioniert sind; und
 - .2 der Auslösemechanismus soll auf einer Vorrichtung zur Prüfung der Zugfestigkeit montiert werden. Die Belastung soll mindestens bis zum Sechsfachen der Nutzlast des Auslösemechanismus gesteigert werden, ohne dass es dabei zum Versagen des Auslösemechanismus kommt.“
- 2 Die bisherigen Absätze 6.9.5 und 6.9.6 werden in die Absätze 6.9.6 und 6.9.7 entsprechend umnummeriert.
 - 3 In Absatz 6.11.3 wird die Absatzangabe „6.9.4“ durch die Absatzangabe „6.9.3“ ersetzt.
 - 4 In den Absätzen 7.1.1 und 7.4.1 werden die Absatzangaben „6.9.5“ und „6.9.6“ durch die Absatzangaben „6.9.6“ und „6.9.7“ entsprechend ersetzt.
 - 5 In den Absätzen 7.2.1, 7.3.1, 7.5 und 7.6 wird die Absatzangabe „6.9.1 bis 6.9.4“ durch die Absatzangaben „6.9.1 bis 6.9.5“ ersetzt.

(VkBl. 2011 S. 881)